

Verschwinden tut hier gar nichts

Eine gigantische Güter-Metro soll in der dicht besiedelten Schweiz den Verkehrskollaps abwenden. Nun regt sich Widerstand gegen das 30-Milliarden-Franken-Projekt VON MATTHIAS DAUM

Das Bohrgestänge und der Baucontainer fielen nicht auf. Kein Wunder, in Albisrieden, einem Außenquartier von Zürich, wird zurzeit an jeder Ecke gebaut. Doch die Arbeiter, die im vergangenen Sommer am Wydlerweg in die Tiefe bohrten, taten dies im Auftrag von Cargo Sous Terrain (CST). Die private Firma will die Schweiz mit einem 500 Kilometer langen Gütertunnel untergraben. Von Genf bis St. Gallen, mit Abzweigungen nach Basel, Luzern und ins Berner Oberland. Das erste Teilstück soll bereits 2031 eröffnet werden und von Härkingen im Kanton Solothurn nach Zürich führen.

Seit Jahren werkeln die CST-Initiativen um den ehemaligen Post-Manager Peter Sutterluti und den umtriebigen Nachhaltigkeits-Lobbyisten Daniel Wiener an ihrem Projekt. Unterstützt von Promis wie dem Stararchitekten Pierre de Meuron, dem Abenteuerer Bertrand Piccard oder der obersten Wirtschaftsverbandschefin Monika Rühl, wollen sie das dicht besiedelte Land vor dem Verkehrskollaps retten.

Aber erst jetzt ist bekannt, wo genau die Güter-Metro durchführen soll, und vor allem, wo sie mit ihren Hubs an die Oberfläche kommt. Zum Beispiel in Albisrieden.

Eine öffentliche Debatte über das 30-Milliarden-Franken-Projekt fand bis heute nicht statt. Kritische Stimmen gibt es kaum. Eine der wenigen ist der Solothurner SP-Kantonsrat Urs Huber: »Über jeden Gugus kann man in diesem Land abstimmen, aber so ein privates Riesenprojekt soll einfach kommen?« Tatsächlich gelang es CST, Wirtschaft und Politik mit farbigen Plänen und futuristischen Visualisierungen von der U-Bahn-Idee zu begeistern. »Die Schweiz braucht das, unsere Nachkommen brauchen das«, sagte Sutterluti vor zweieinhalb Jahren in der ZEIT (Nr. 39/21). Unter den Aktionären sind Groß-

konzerne wie die Zürcher Kantonalbank, die Post oder die Detailhändler Migros und Coop. Das Parlament zimmerte für Cargo Sous Terrain sogar ein eigenes Gesetz mit einer Zungenbrecher-Abkürzung. Dagegen waren nur die SVP und ein paar Grüne. »Wie meine eigenen Leute die Gesetzgebung für eine private Firma einfach durchwinken konnten, ist mir bis heute ein Rätsel«, sagt der Sozialdemokrat Huber. Dieses UGüTG, das Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport, zwang das Bundesamt für Verkehr, seinen Sachplan Verkehr mit einem Teil über den unterirdischen Gütertransport zu ergänzen. Diesen müssen die Kantone in ihre eigenen Richtpläne übersetzen.

Aber jetzt, da der Megatunnel konkreter wird, stößt er erstmals auf Widerstand. Dort, wo in der Schweiz schon manches Großvorhaben gescheitert ist – in den Gemeinden. In Dulliken im Kanton Solothurn war die Bevölkerung Anfang Jahr in

die Mehrzweckhalle geladen. Die CST-Verantwortlichen, darunter ihr Cheftechniker Klaus Juch, erklärten eine Stunde lang, was sie im Niederamt vorhaben. Etwas außerhalb des Dorfs will CST einen 45 Meter tiefen Schacht ausheben. Von dort aus sollen Bohrmaschinen die Tunnel zu den nächstliegenden Hubs graben. Das Aushubmaterial, eine Million Kubikmeter, will CST über ein kilometerlanges Förderband in einem Naherholungsgebiet deponieren. Die Dulliker waren entsetzt. Sie fürchten um die Attraktivität ihres Dorfs. Die Bau-

ern sorgen sich um ihre Wiesen, die Jäger ums Wild, das vom Lärm des Förderbands gestört werden könnte. Das Täli, wo die Deponie hin soll, sei ein Bijou, zitiert die *Solothurner Zeitung* einen empörten Veranstaltungsteilnehmer. Ein anderer polterte: »Mich macht dieses Projekt wütend.« Klaus Juch, der Chefingenieur von CST, wohnt in der Nachbargemeinde Starrkirch-Wil. Er habe den Anlass ganz anders erlebt, sagt er: »Der Widerstand kam von einer einzigen Person. Das hat eine Dynamik erzeugt, dann kam es zur Chropfleeete.« Doch ein paar Wochen später meldete sich der Gemeinderat von Dulliken offiziell zu Wort und verkündete, er lehne die Deponie ab. »Der Charakter der Landschaft würde mit der Deponie sehr stark und unwiderruflich verändert«, sagt Gemeindepräsident Walter Rhiner.

CST hat aber nicht nur ein *not in my backyard*-Problem. Als das Projekt lanciert wurde, machte es drei große Versprechen: CST bringe den Güterverkehr weg von der Straße und unter den Boden. CST transportiere die Güter direkt aus den Verteilzentren im Mittelland in die Stadtzentren. Und vor allem werde das Ganze den Staat nichts kosten.

Ein Blick in die Pläne und Dokumente zeigt nun aber: Das Unternehmen wird diese Versprechen nicht erfüllen können. Allein der Entwurf, die Beratung des neuen Bundesgesetzes über den unterirdischen Gütertransport und dessen Umsetzung in den Kantonen kosten die Steuerzahler Hunderttausende, wenn nicht Millionen von Franken. Kein Parlament, keine Verwaltung arbeitet gratis. Dazu läbigeläst CST bereits jetzt mit staatlichen Subventionen. In den Unterlagen findet sich der Satz: »Je nach Streckenvariante sind mögliche Modelle zur Mitfinanzierung oder für Defizitgarantien durch die Kantone zu prüfen.«

Verabschieden musste sich CST auch von der Idee, seine Tunnel bis in die City zu bohren. Schuld daran ist das Grundwasser, beziehungsweise die Liftschächte, durch welche die Waren an die Oberfläche gehievt werden sollen. »Wir müssen von Gesetzes wegen unsere Schächte am Rand des Grundwasservorkommens bauen«, sagt Jost. Deshalb plant CST in Zürich seinen

Hub nun in einem Außenquartier wie Albisrieden und hat den ursprünglich geplanten Hub-Standort in der Nähe des Bahnhofs Hardbrücke, mit bestem Anschluss ans Eisenbahn- und Autobahnnetz, aufgegeben. »Verkehrstechnisch ist das natürlich suboptimal«, räumt selbst Juch ein.

Für Ueli Stückelberger, den Direktor des Verbandes öffentlicher Verkehr, leidet die Güter-Metro-Idee an einem grundsätzlichen Denkfehler: »CST versucht ein Problem zu lösen, das es gar nicht gibt.« Nicht die Autobahnen oder Bahnstrecken im Mittelland seien die logisti-

schene Flaschenhalse, sondern die Innenstädte. Anstatt eine neue milliardenure Infrastruktur zu bauen, müsste man die bestehende besser ausnutzen, sagt Stückelberger. Mit der Güter-Metro würden höchstens drei Prozent des Verkehrs in der Schweiz unter den Boden verlegt. Wieso also machen die CST-Initiativen trotzdem immer weiter? »Das Projekt leidet am Concorde-Effekt«, sagt Dirk Bruckmann, Professor für Verkehrslogistik an der Hochschule Rhein-Waal. Er hat vor einigen Jahren eine der ersten Marktstudien für CST mitverfasst. Weil bereits so viel Geld in die Entwicklung gesteckt worden

sei, könne man nicht einfach aufhören. Tauche ein neues Problem auf, suche man eine neue technische Lösung: »Irgendwann wird das System aber derart komplex, dass es nicht mehr sauber funktioniert.«

Bei CST heißt es, man habe bisher 140 Millionen Franken für die Projektentwicklung gesammelt. Doch bis heute ist offen, wer die 3,6 Milliarden Franken lockermacht, die allein das erste Teilstück (Baubeginn: 2026) kostet. Auch sonst bleibt – trotz der nun vorliegenden Streckenpläne – vieles diffus an diesem Monster-Tunnel. Bisher gibt es zum Beispiel keine Visualisierung eines Hubs. Zufall ist das nicht. Entgegen dem, was CST in seinen Unterlagen suggeriert, müssten dafür riesige mehrstöckige Umschlaghallen gebaut werden. Mit großen Parkplätzen und An- und Abfahrtsrampen. In den Hubs würde die Ware von den Paletten genommen, kommissioniert und auf sieben bis zehn Tonnen schwere Lastwagen verladen werden, die sie ins Stadtzentrum fahren und dort verteilten.

In Albisrieden ist der Hub auf dem heutigen Siemens-Areal geplant. Von hier führt der deutsche Konzern, der zu den Aktionären von CST

gehört, sein ganzes Geschäft in der Schweiz. Das soll auch künftig so bleiben. Entsprechend zurückhaltend reagiert ein Siemens-Sprecher auf die Güter-Metro-Pläne: »Aus heutiger Sicht ist offen, ob und wie sich beide Nutzungen am Standort realisieren lassen.«

Beim Tiefbauamt der Stadt Zürich will man sich nicht öffentlich zu den CST-Plänen äußern, solange die öffentliche Anhörung läuft. Sie endet im Juni. Und im Gegensatz zu Walter Rhiner und seinen Dullikern haben die Stadt, ihre Politik und ihre Bewohner noch nicht realisiert, was hier auf sie zukommt: ein riesiges

ZÜRICH

HÄRKINGEN



ANZEIGE

ZUHAUSE AM SEE

Golf ist Ihre Passion? Dann sind Sie im Golf- und Seehotel Engstler genau richtig: Genießen Sie unbeschwerte sonntige Stunden auf den Fairways und Greens rund um den Wörthersee. Nach dem Golf-Vergnügen erwartet Sie unser moderner Spa- und Wellnessbereich mit Fitnessausstattung.

UNSER ANGEBOT:
GOLF ZWISCHEN ALPEN UND ADRIA

- 7 Nächte im Doppelzimmer mit Seeblick
- Genießer-Halbpension
- ab 4 Greenfees mit freier Wahl aus 20 Plätzen in Kärnten, Friaul und Slowenien
- kostenloses Training mit Golf-Pro und TrackMan
- Verleih von hochwertigen Golf-Schlägern gegen geringe Gebühr
- Golf-Begrüßungsgeschenk

(Preis in Euro, pro Person, inkl. aller Abgaben) **ab 830,-**

BUCHUNG
 Tel: +43 4274 2644-0
 E-Mail: info@engstler.com
www.engstler.com
 Golf- und Seehotel Engstler GmbH
 Am Corso 21
 A-9220 Velden am Wörthersee

Mitten in Velden – direkt am Wörthersee.